

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Herr Regierungsrat Fabian Peter
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

Digitale Kopie geht an:
Gemeinderat Werthenstein

Schachen, 18.01.2022

**Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen
Personenverkehr (öV-Bericht 2022-2025)
Stellungnahme IG-Schachen**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir fristgerecht zum öV-Bericht 2022-2025 Stellung.

Bevor wir auf den Bericht eingehen, möchten wir uns kurz vorstellen:

Die IG Lebensqualität Schachen (ig-schachen.ch) ist ein Verein mit ca. 50 Mitgliedern aus den verschiedenen Dorfteilen Schachen, Werthenstein, Ennigen und Farnbühl. Hauptanliegen des Vereins ist die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität der Wohnbevölkerung von Schachen. Eine der Arbeitsgruppen setzt sich speziell für die Belange des öffentlichen Verkehrs ein.

Allgemeine Bemerkungen zum öV-Bericht 2022 - 2025

Grundsätzlich unterstützen wir das Anliegen des VVL, den öV im Kanton Luzern weiter zu entwickeln und auszubauen. Sowohl aufgrund der Klimasituation als auch der begrenzten Ressource Kulturland ist es das Gebot der Stunde, den möglichst klimaneutralen und flächeneffizienten Verkehr zu fördern. Dabei ist entscheidend, wie im Bericht mehrfach erwähnt, den Modalsplit zu Gunsten des öV zu verändern. Im Weiteren befürworten wir den Angebotsstandard mit einer Taktdichte von 30 Min. beim Bahnnetz. Eine gewisse Gefahr sehen wir in der absoluten Fokussierung auf den DBL mit einem Realisierungshorizont ab 2040. Damit werden notwendige Netzausbauten für mindestens die nächsten 20 Jahre verhindert.

Gerne verweisen wir in diesem Zusammenhang auf pg. 46 des Berichts: „Der öV kann die ihm zugesprochene Rolle nur einnehmen, wenn alle Aspekte **optimal ineinandergreifen** – nicht erst «morgen» oder «übermorgen», sondern **bereits «heute»**.“

Unsere weiteren Betrachtungen beziehen sich auf die Situation aus der Sicht der Wohnbevölkerung von Schachen bzw. des Einzugsgebiets der Station Schachen LU.

Ausgangslage

Werthenstein ist eine aufstrebende Gemeinde im Agglomerationsgürtel von Luzern mit über 2100 (Ortsteil Schachen 1311) Einwohnern und überdurchschnittlich vielen (ca. 1800) Arbeitsplätzen. Der Grossteil davon ist im Ortsteil Schachen angesiedelt. Hinzu kommen im Einzugsgebiet der Station Schachen weitere BewohnerInnen von Ennigen (Gde. Malters). Ferner ist in Schachen, unmittelbar beim Bahnhof, eine Mehrfamilienhausüberbauung mit 130 neuen Wohnungen geplant. Daraus ergibt sich ein erhebliches Potential von Zu- und Wegpendlern, was sich in den Frequenzen, die durchaus mit ähnlichen Gemeinden (z.B. Menznau) vergleichbar sind, niederschlägt.

Aktuell ist Schachen mit der S6, eine der wenigen bahnerschlossenen Gemeinden im Kanton Luzern, welche nur stündlich bedient wird. Dieses Grundangebot wird in den HVZ durch eine Busverbindung (212, Malters-Wolhusen-Malters) ergänzt. Diese Busverbindungen sind jedoch mit gravierenden Nachteilen (massiv längere Reisezeiten, zusätzlicher Umsteigevorgang über Unterführung in Malters, nicht behindertengerecht) behaftet, welche mit der etwas günstigeren Lage der Haltestelle nicht annähernd aufgewogen werden.

Die S6 ist mit der ungünstigsten Lage zur Anschlusspinne in Luzern ohnehin benachteiligt (z.B. Wartezeit zum VAE der SOB ganze 56 Min). Umso wichtiger wäre, auch Luzern West (wie z.B. das Seetal) mit zusätzlichen stündlichen Verbindungen zu erschliessen.

Gemäss Beschluss des Stimmvolks wird in den nächsten Jahren die K4 (Ränggloch) vollständig saniert und ausgebaut. Dies bedingt in den Jahren 2023/24 während 18 Monaten eine Totalsperrung. Es ist damit zu rechnen, dass deshalb vermehrt PendlerInnen, bei gutem Angebot, auf den öV umsteigen werden.

Anzustrebendes Ziel

Wie bereits erwähnt ist der minimale Angebotsstandard bei der Bahnerschliessung der 30 Min.-Takt. Dieser ist, mit Ausnahme der Linie nach Entlebuch/Willisau, bereits auf allen anderen Linien eingeführt; teilweise ist die Erschliessung schon heute viel häufiger (z.B. Horw 7.5 Min.-Takt). Für Schachen bietet sich die Lösung mit drei stündlichen Verbindungen (S6, S77, Bus 212/RE) als möglichst zeitnah anzustrebendes Ziel an. Dabei müsste auch eine Ausdehnung der Verkehrszeiten der S77 und der Busverbindung auf eine Betriebszeit von 06.00 – 20.00 zeitnah realisiert werden.

Rollmaterial

Wir betrachten den Ersatz bzw. die Vereinheitlichung des Rollmaterials insbesondere im Hinblick auf die Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit) und den Komfort (Klimaanlage) als unabdingbar. Damit könnten unseres Erachtens auch die teilweise sehr grosszügigen Fahrplanreserven (z.B. Wolhusen) reduziert werden.

Infrastruktur

Die Perronanlage in Schachen wird aufgrund des BehiG mit geplanter Inbetriebnahme Ende 2026 erneuert. Das BAV hat entschieden, dass dabei die Möglichkeit von Zugskreuzungen zwischen haltenden S-Bahnen erhalten bleiben muss. Dieser doch aufwändige Ausbau macht aber natürlich nur Sinn, wenn die Züge (S77) auch anhalten.

Im Gegensatz zu früher, erlauben die heutigen Stellwerke die „gleichzeitigen Einfahrten“ bei schienenfreien Zugängen. Diese sollten aber fahrplantechnisch auch genutzt werden.

Im Bericht ist an diversen Stellen von der Busbevorzugung gegenüber dem MIV als einem wichtigen Element der Förderung des öV die Rede. Im Bahnverkehr ist diese Bevorzugung durch Tiefhaltung der Barrierenanlagen bei Zugskreuzungen (z.B. Industriestrasse Malters) auf einfache Art und Weise (ILTIS-Programmierung) sozusagen ohne Kosten möglich. Diese müsste aber auch konsequent angewendet werden.

Wie in der Stellungnahme von Luzern West ebenfalls vorgeschlagen, erachten wir den Ausbau des Abschnitts Gütsch-Wolhusen auf Doppelspur längerfristig als unumgänglich. Jeder Meter Doppelspur ist ein wichtiger Schritt. Dabei ist eine optimale Etappierung entscheidend. Der Nutzen einer durchgehenden

Doppelspur zwischen Littau und Malters ist jedoch zu hinterfragen. Das Problem ist ja der Streckenabschnitt Malters - Wolhusen. Zwei Garagenstrecken auf beiden Seiten von Malters (Kreuzungsstation) wäre zweifellos für die Fahrplanstabilität von viel grösserem Nutzen. Notwendig wäre zudem eine Garagenstrecke von Wolhusen bis zum Werthensteintunnel. Mit diesen Infrastrukturverbesserungen, wäre eine Fahrplanverdichtung Luzern-Wolhusen möglich. Zudem ermöglicht dies auch den Halt der S77 in Schachen. Diese Ausbauten sind mittelfristig (bis 2030) zu realisieren.

Betrieb

Selbstverständlich begrüssen wir eine Umsetzung der Massnahme 27 (Bus 212/231, Angleichung an Angebot S77) spätestens auf den Fahrplanwechsel Dez. 2022.

Der aktuelle Fahrplan zeigt, dass drei Zugspare in der HVZ Richtung Luzern West möglich sind. Damit ist der DBL keine zwingende Voraussetzung für die Verbesserung des öV-Angebots Luzern West.

Mit dem Wechsel von der S61 zur S77 in der HVZ wurde der Halt in Schachen aufgehoben und durch eine Busverbindung (212) ersetzt. Dieser Wechsel ist aber mit massiven Nachteilen verbunden: zusätzlicher Umsteigevorgang über eine Unterführung,

- Fahrzeitverlängerung nach Luzern von bis zu 11 Min
- unterschiedliche Abfahrtszeiten morgens und abends (Lastrichtung)
- Hinzu kommt, dass diese Busverbindung für Menschen mit einer Einschränkung kaum oder nicht (Rollstuhl) genutzt werden kann.

Stossend sind unseres Erachtens auch die sehr langen Wartezeiten in Wolhusen. Diese sind unter anderem den grosszügig bemessenen Reservezeiten in Wolhusen geschuldet. Damit werden die S6 Verbindungen für Arbeitspendler aus dem Entlebuch unbrauchbar.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns einen Blick in die Geschichte. Noch in den 1980er-Jahren musste der „Seetaler“ in Emmenbrücke eine Spitzkehre vollziehen um nach Luzern zu kommen. Da im Seetal immer das älteste Rollmaterial eingesetzt wurde (keine Pendelzüge), musste in Emmenbrücke umfahren werden. Dies bedeutete: Lok abhängen-vorziehen-Weiche umsteuern-Führerstand wechseln-umfahren-Weiche umstellen-an den Zug anfahren-Lok wieder ankuppeln-Bremsprobe-Zug abfertigen. An diesem ganzen Ablauf waren vier SBB-Mitarbeiter beteiligt, was eine sekundengenaue Zusammenarbeit verlangte. Für diesen ganzen Ablauf waren im Fahrplan 6 Min. vorgesehen, was auch meist klappte. Vor diesem Hintergrund ist absolut unverständlich, dass heute mit vereinfachten Abläufen und modernem Rollmaterial in Wolhusen 10 Min. für das Zusammenfügen von zwei Zügen notwendig sind.

Ein weiteres Anliegen betrifft den Halteort der Bahnersatzbusse in Schachen. Dieser befindet sich aktuell westlich der Station am Gewerbering. Damit verlängert sich der Fussmarsch ins Dorf um zusätzliche rund 150m. Wir sehen keinen Grund, weshalb die Bahnersatzbusse nicht an der regulären Haltestelle „Schachen Dorf“ (wenn verlangt auch „Malters Ennigen“ und/oder „Schachen Industrie“) anhalten könnten. Damit würde sich der Umweg der Busse von/nach Wolhusen über den Gewerbering erübrigen.

Halt S77 in Schachen

Die S77 verkehrt derzeit werktags in der HVZ. Es ist zu hoffen, dass die Verkehrszeiten derselben in absehbarer Zeit ausgedehnt werden. Eine entsprechende Massnahme fehlt leider im öV-Bericht. Bei der Erarbeitung eines Fahrplans spielt immer auch die Einrechnung von Reservezeiten eine wichtige Rolle. Dabei sind Kompromisse zwischen Fahrplanstabilität und möglichst kurzer Reisezeit unvermeidbar. Das System Bahn wird nie zu 100% pünktlich sein, dazu ist es viel zu komplex. Aber natürlich muss der Fahrplan im Regelfall „funktionieren“.

Wir sehen im aktuellen Fahrplan noch Verbesserungspotential:

- Generelle Bevorzugung der Bahn gegenüber dem MIV (Barrierentiefhaltung).
- Lokführerschulung betreffend möglichst sekundengenauem Abfahren und Ausnutzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Einbezug der gleichzeitigen Einfahrten auf den Kreuzungsstationen in die Fahrplanplanung.
- Reduktion der Reservezeiten auf das absolut Notwendige

Sollte der Halt in Schachen der S77 auch unter Ausschöpfung des vorgenannten Potenzials nicht möglich sein, sollten zielführende Infrastrukturmassnahmen (siehe unter „Infrastruktur“) rasch geplant und umgesetzt werden.

Als Übergangslösung wäre auch eine weitere Busverbindung möglich, also ein Bus mit Anschluss auf die S77 und ein weiterer Bus mit Anschluss auf den RE. Damit könnten auch die unterschiedlichen Abfahrtszeiten morgens und abends (Lastrichtung) aufgehoben werden.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Behandlung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen der IG Lebensqualität Schachen, Arbeitsgruppe Mobilität

Leiterin AG Mobilität

Präsident IG Schachen

Patricia Odermatt

Gabriel Vonwyl

Kopie an:

Kt LU, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (per E-Mail)

Gemeinde Werthenstein

Verkehrsverbund Luzern, Hr Daniel Heer (per E-Mail)